

第 10 章 台湾における自由貿易港区： 設立の背景と現状

著者	池上 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	調査研究報告書
雑誌名	台湾総合研究?： 社会の求心力と遠心力
ページ	151-162
発行年	2010-03
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/992

第 10 章

台湾における自由貿易港区 ——設立の背景と現状——

池上 寛

要旨： 台湾では現在海運 4 か所、空運 1 か所の計 5 か所の自由貿易港区が設置され、運営されている。この自由貿易港区は 2003 年 7 月に法律が成立し、翌年から設置が始まった。この自由貿易港区が設置された背景を考えると、国際物流における台湾の地位が減ってきたことが考えられる。例えば、この自由貿易港区の法律が成立される前年の 2002 年には、台湾を代表するコンテナ港である高雄港は、韓国の釜山港にその取扱量を抜かされるとともに、上海港の猛烈な追い上げをうけることになった。このような状況下で、台湾における国際貨物の取扱高を増加させるために行われたのが自由貿易工区であったということができよう。

本稿では台湾における自由貿易港区について、背景や目的を検討するとともに、現状について海運と空運の自由貿易港区それぞれについて検討し、今後の課題についても言及する。

キーワード： 台湾、海運、空運、自由貿易港区、物流

はじめに

台湾では 2003 年 7 月に自由貿易港区に関する法律が成立し、翌年から順次自由貿易港区が設置され、現在運営されている。この自由貿易港区の設置目的のひとつに、物流効率化が挙げられている。

本稿では台湾における自由貿易港区について、その設置された背景、その目的、現状について検討する。この自由貿易港区は、他国・地域の港湾や空港の貨物取り扱いや施設などの拡大などの影響を受けながら運営されている。この点にも留意しつつ検討し、自由貿易港区の現在の状況や課題について考える。

第 1 節 自由貿易港区設置の背景

この自由貿易港区の設置は、2002 年 5 月に政府が策定した『挑戦 2008：國家發展重點計畫（2002－2007）』に謳われたものである（その後、2005 年 1 月に一部改訂されている）。この政府の計画には 10 大投資計画が策定され、その 7 番目に「營運總部計畫」、すなわち台湾を企業活動の拠点にする計画が策定されたのである。この計画を具体化するために、新港湾や空港の建設、通関作業の簡素化、ロジスティクス作業の電子化、輸送拠点のための誘致などとともに、自由貿易港区の設置が書かれている。また、この計画の目標は、政府が企業のグローバルな活動に関するインフラ整備に投資をすることで、台湾を台湾企業及び外国企業が地域の活動拠点として最も良い地区にすることであった。

この自由貿易港区の概要は、産業界にグローバルな企業経営モデルを起こすとともに、自由貿易港区が国際貿易や流通になどの必要要素であり、すでに実施されていたグローバル・ロジスティクス発展計画¹のすでにある成果をさらに大きくするために、近隣諸国で積極的に設置されている自由貿易港区に挑戦すると明らかにした（行政院經濟建設委員会[2003: 203]）。この自由貿易港区では単一の窓口管理、区域内における貨物の自由流通、工場の自主管理を与え、国際ビジネスマンが区域内で自由な活動に従事し、台湾の製造業が有利な高度な加工作業などに寄与できるとの考えであった。

では、この計画が出てきた頃の台湾における海上輸送、航空輸送がどうであったろうか。まず、海上輸送であるが、2001 年のコンテナ取扱港上位 10 港を示したものが表 1 である。

この表から明らかなように、2001 年の高雄港は香港、シンガポール、釜山につづき、第 4 位のコンテナ取扱港であった。しかし、高雄港は 1999 年には香港、シンガポールに続いて第 3 位のコンテナ取り扱いを誇る港であった。2000 年に釜山港に追い越され、2001 年には釜山港との差がさらに拡大するという状況であった。この状況を打破しようとしたことのひとつとして、自由貿易港区の設置があったと考えることができる。また、香港やシンガポールの取扱量は高雄港の 2 倍以上になっている。この差は 1990 年代後半から顕著になっていた²。

¹ グローバル・ロジスティクス発展計画は 2000 年 9 月、翌 10 月に行政院会です承された計画である。その主な内容は、国際商取引、国際物流、国際金融のそれぞれが有機的に結びつき、電子ビジネスなどの情報化に対応したロジスティクス計画であった。

² たとえば、1997 年のコンテナ取扱量は香港 1456 万 TEU、シンガポール 1414 万 TEU であった一方で、3 位の高雄港の取扱量は 569 万 TEU でその差は 2.5 倍にも及んでいた。

表1 2001年コンテナ取扱上位10港
(単位 万TEU)

順位	港名	国・地域	取扱量
1	香港	香港	1790
2	シンガポール	シンガポール	1552
3	釜山	韓国	807
4	高雄	台湾	754
5	上海	中国	634
6	ロッテルダム	オランダ	610
7	ロサンゼルス	アメリカ	518
8	深圳	中国	508
9	ハンブルク	ドイツ	469
10	ロングビーチ	アメリカ	446

(出所) Containerisation International Yearbook 2003

これら2港はトランシップ貨物の取扱が多かったこととともに、港湾全体を自由貿易港区にして製品加工や区域内での自由な流通などを認めた結果、コンテナ貨物の取扱量を増やしてきたということもあった。その意味では、台湾の自由貿易港区はこれら両港の影響を受けた面も否定できないと考えられる。

一方、航空貨物輸送の状況をみたものが表2である。ここで示されている表の数値は国内貨物も含まれたものであることに注意を要する。2001年における国際貨物に関する統計が入手できないので、入手できた2003年の国際航空貨物の統計を見た場合、国際貨物取扱上位10空港は、香港、成田、仁川、アンカレッジ、シンガポール、フランクフルト、台湾桃園、パリ、マイアミ、アムステルダムの各空港という順序になっている。ここから明らかなように、上位10空港にランクされているアメリカの空港は、アンカレッジとマイアミの2空港のみである。このことから明らかなように、表2に記載されているアメリカの空港の多くは、国内貨物の取り扱いがその中心であると推測できる。たとえば、メンフィス空港はもっとも多い貨物を取り扱っているが、この空港は世界的なインテグレータと呼ばれるUPS社（United Parcel Service Inc.）の国内貨物のハブ空港の一つである。ここに集められた航空貨物がアメリカ各都市に輸送されているのである。

このことを勘案してみると、国際貨物が中心の空港は香港、アンカレッジ、成田、マイアミ、フランクフルト、シンガポール、パリ、アムステルダム、仁川、台湾桃園あたりであるといえよう。アジアの空港に絞ると、日本とアジアNIESと呼ばれる国・地域の空港が上位に入っていると言える。そのなかでも、台湾桃園国際空港はアジアNIESの中ではもっとも航空貨物の取り扱いが少ないことに気付く。このような航空貨物における状況も台湾政府が自由貿易港区の設置を決めた背景にあると考えることが可能である。

表2 2001年航空貨物取扱い上位20空港			
			(単位 万TEU)
順位	空港名	国・地域	取扱量
1	メンフィス	アメリカ	2631
2	ロサンゼルス	アメリカ	2123
3	香港	香港	2100
4	アンカレッジ	アメリカ	1691
5	成田	日本	1681
6	マイアミ	アメリカ	1640
7	フランクフルト	ドイツ	1613
8	シンガポール	シンガポール	1530
9	ニューヨーク	アメリカ	1500
10	パリ	フランス	1479
11	ルイスバリー	アメリカ	1469
12	シカゴ	アメリカ	1285
13	ロンドン	イギリス	1264
14	アムステルダム	オランダ	1232
15	仁川	韓国	1197
16	台湾桃園	台湾	1190
17	インディアナポリス	アメリカ	1151
18	関西	日本	871
19	バンコク	タイ	843
20	ニューアーク	アメリカ	800

(出所) Airports Council International[2002]より作成

さらに、台湾政府は外国から投資を受け入れるために、台湾の地理的な利点を強調してきた。海運においては、高雄港とアジアの主要5港（上海、マニラ、シンガポール、香港、東京）の6港で、それぞれを直航便で運航した場合に必要なとする時間を計算し、その平均と出すと、高雄港53時間、東京64時間、上海港68時間、マニラ港78時間、香港110時間、シンガポール港214時間であるとしている。また、空運についても同様の計算を公表している。この対象は、シドニー、シンガポール、成田、ソウル、マニラ、上海、香港、台湾桃園の8空港であり、平均飛行時間は台湾桃園2時間55分、香港3時間05分、上海3時間25分、マニラ3時間30分、ソウル4時間、成田4時間15分、シンガポール4時間55分、シドニー6時間15分であると公表している。

ここから明らかなように、海運、空運ともに台湾がアジア太平洋地域の主要港、空港のそれぞれで最短平均時間であり、地理的には優位な位置にあることを台湾政府は強調している。ただし、ここに書きこまれているのは平均輸送時間、あるいは平均飛行時間のみであり、港湾や空港の物流におけるインフラの整備、リードタイムや情報化への対応などといったハード、ソフト両面での優位性については一切書きこまれていない。

以上のように、高雄港、台湾桃園国際空港の取扱い貨物がアジア NIES のなかでもっとも低くなった時期にこの構想が明らかになった。また、アジア太平洋地域における地理的優位性を生かそうとした台湾政府の考え方が、台湾のなかに自由貿易港区を設置しようとした背景として考えることができるであろう。

第2節 自由貿易港区の目的

つぎに、自由貿易港区がどのような目的で設置されたのかを検討する。交通部のウェブサイトには自由貿易港区を推進する理由が書かれている（以下、交通部ウェブサイトより引用）。それによると、政府は国内経済の構造上、高付加価値科学技術産業と専門的サービス業の発展で、産業構造転換の問題はより重視する必要があると指摘している。また、対外的には、経済の自由化の趨勢は全世界に新しい局面をもたらし、国際経済における資源再配分が起き、こうした状況が台湾でもひとつの契機であると指摘している。そして、中国との兩岸における経済・貿易関係が発展し、兩岸の経済分野における対話が進み、交流が拡大し、台湾の経済貿易制度は変わる必要があることも指摘している³。

こうした現状を踏まえたうえで、台湾には新しい競争戦略が必要とし、台湾を優位な状況にするためには自由貿易港区の設置することを決めたのである。この自由貿易港区ではグローバルに展開する情報、金融、商品流通、物流などを統合し、企業は台湾で製品供給、注文、輸送、販売などのグローバルな企業活動ができるようにしたのである。これらをサポートすることによって、企業の国際調達や輸送における拠点を目指そうとしたのである。

自由貿易港区のために、台湾政府は区域内での優遇措置を実施した。たとえば、加工作業の認可、優遇税制（関税、貨物税、営業税などの税金の減免）によるコスト削減、区域内での貨物流通の際の審査免除、通関免除などによって自由な流通をさせて、貿易にともなう時間やコストの削減を実施した。また、区域内では単一窓口によるサービス、企業に高度な自主管理を認めることで迅速なサービスの提供を明らかにしている。

このように、台湾政府による自由貿易港区はすでに指摘したように香港やシンガポールの自由貿易港区を意識していると言えることができよう。貿易量においては海上輸送がその中心であることを考えると、多くの貨物、とくにコンテナ貨物の取り扱いを増やすには単なる港湾運営の改革だけでは貨物を増やす

³ ただし、この交通部のウェブサイトには書かれているものは2009年12月に作成されたものであるため、この自由貿易港区の議論がされた時にはまだ今ほど経済や貿易における中国大陆との交流は進んでいたわけではない。

ことはできないと台湾政府は判断したかもしれない。また、台湾政府は自由貿易港区を設置することで、より効率的な物流制度を構築し、それが企業のジャスト・イン・タイムやサプライ・チェーン・マネジメントに貢献すると判断したのではなかろうか。

また、台湾の貿易、とくに主要輸出品であるコンピュータ産業のために、自由貿易港区の必要性を説いている。過去 5 年間のうちに、国際エクスプレス業（国際宅配便やインテグレータ）のようなインターネットと統合型サービスが勃興し、従来の輸送時間が 5 日間から 3 日間へ短縮し、さらに 2 日にまで短縮する。このような状況下に商機があり、工場はサプライ・チェーン・マネジメントを統合し、予約から指定された場所への配送が従来の 95%の完成品を 5 日以内での納品から、98%の品物を 3 日以内に納品、最終的には 100%の品物を 2 日以内に納品する必要性を指摘している。

このことが示しているのは、経済のグローバル化にともない、台湾における産業構造が大きく変化したことである。多くの台湾企業は海外直接投資を使用して生産拠点を台湾から中国を筆頭に、東南アジアなどに移した。その結果、生産活動がこれまでの国内からアジア域内に移行することになった。また、部材や原材料を世界中から中国や東南アジアに集め、中国や東南アジアでは部品や半完成品を生産し、最終組み立ては最終消費地で行うような動きも出始めた。こうした動きは国際分業そのものであるとともに、サプライ・チェーン・マネジメントそのものである。また、国際分業の進展は必要な時に必要なだけの部品や製品を納品するジャスト・イン・タイムの動きも増加することになった。こうした動きに対応することが台湾側の考えにあったと言えよう。

このことは自由貿易港区に入居可能な企業の業務内容からも明らかである。一部のみをあげると、製造作業に関係する加工や技術サービス、物流に関係するコンテナステーション、包装、フォワダー業務、トランジットなどである。合計 15 業務を例示しているが、そのほとんどが物流や製造に関係する業務である。これは、政府が重点に置こうとしていたのが、製造業や物流業にそれぞれ関係する業務であり、これらの業務が自由貿易港区の整備のためにはもっとも必要であることを明確にしたと考えることができる。

政府は国際貿易における競争力を強化するために、国内業者は流通、物流、金の流れ、情報の流れにさらに力を入れることがサプライ・チェーン・マネジメントにつながるとした（交通部ウェブサイト）。このように、台湾内ではこのような動きに対応することを目的に、自由貿易港区を設置することにしたのでなかろうか。

第3節 自由貿易港区の現状

このような目的のもとで、台湾の自由貿易港区は現在4港、1空港が指定されている。これら自由貿易港区はすでに設置されたていた港湾の近くに設置されていた輸出加工区よりもより港湾に近いところにある。また、空運についても、台湾桃園国際空港のすぐ隣に設置されている。

台湾における自由貿易港の設置状況を示したのが、表3である。この表は池上[2007; 192]で作成したものを最新の動きに修正したものである。2007年1月15日現在の海運4港に設置された自由貿易港区は29社であったのが、65社にまで増加している。3年あまりの間に、海運の4港のすべてで入居企業数は増加している。しかしながら、空運については現在の最新の入居企業数は公表されていない。そのため、断定的にしか論ずることができないことをあらかじめお断りしたい。そのうえで、海運の4自由貿易港区と空運の1自由貿易港区について、検討する。

(1) 海運での自由貿易港区

すでに指摘しているように、台湾には海運の自由貿易港区は4港ある。これらのうち、台北港をのぞく基隆港、高雄港、台中港はすでに港としても長い間使用されている歴史がある。そのため、これらの港は自由貿易港区に指定されたエリアの多くですすでに企業が活動していたところも多い。その一方、自由貿易港区の設定エリアにはその港湾全体を指定している場合が多い。そのため、自由貿易港区の設定はエリアで指定しているが、運用上ではそのエリア全体が自由貿易港区にはなっていない。

表3 台湾における自由貿易港区				
			(2010年1月末現在)	
	設置場所	運用開始年月	面積	入居企業数
海運	基隆港	2004年9月	71ha	11社
	台北港	2005年9月	79ha	3社
	台中港	2005年10月	536ha	26社
	高雄港	2005年1月	397ha	25社
空運	台湾桃園国際空港	2006年1月	45ha	不明*
(注) 台湾桃園国際空港に設置されている自由貿易港区の名称は				
遠雄航空自由貿易港区である。				
空運の入居企業数は2007年1月15日現在は63社、現在は公表されず。				
(出所) 池上[2007; 192]および各自由貿易港区ウェブサイト。				

これは、そのエリア内で活動している企業に自由貿易港区として活動できる場合には、企業の判断で自由貿易港区にするかどうかの判断をさせたためである。企業は自由貿易港区の扱いを受けたい場合には必要書類を準備して、所管機関である各地の港務局に申請をする。その申請が認可されれば、企業の活動エリアすべてがそのまま自由貿易港区になるという制度を採用したのである。そのため、自由貿易港区内にあるからと言って、その区内にある企業すべてが自由貿易港区になっているとは限らないのである。実際にヒアリングをしたある日系の海運会社を例に考えてみる。この海運会社には過去 2 回ヒアリングしているが、初めてのヒアリングした際にはまだ自由貿易港区の申請をしていない状況であった。ただし、港務局から熱心に申請してほしいとの要望を受けているが、当時の責任者はその判断はまだしてないとのことであった⁴。2 回目の訪問の時には、その企業はすでに自由貿易港区として活動をしていた。ただし、前任者が申請し、認可を受けたとのことであり、ヒアリングをした際の担当者は前任者がどのような判断をしたかについては不明ということであった⁵。

この例から明らかなように、企業が自由貿易港区になるかどうか選択できるのである。そのため、今でも自由貿易港区の申請をせず、活動を行っている企業も存在する。先ほどの日系海運会社に自由貿易港区のメリットはあるのかどうかを聞いたところ、特段のメリットはあるとは思えないということであった。その理由として考えられるのは、自由貿易港区があるから進出したわけではなく、自由貿易港区になる前からその場所で活動していたために大きな変化がなかったためではないであろうか。

2009 年 2 月に開港した台北港を除いた 3 自由貿易港区ではこのような形で現在運営されている。そのため、自由貿易港区エリアで企業が活動をしていることが、即自由貿易港区になるということではない。一方、台北港は自由貿易港区としての運用は 2005 年 9 月であるが、港として正式に供用が始まったのは 2009 年 2 月であった。つまり、台北港は自由貿易港区が先行して運用が開始し、その後台北港の供用が始まったのである。供用が始まる前までは貨物は台北港の近くにあった基隆港や台湾桃園国際空港から運ばれ、入居している企業では必要な加工や製造をおこない、最終的に台北港以外からの港湾、空港から貨物を運びだしていたと考えるのが妥当である。

台中港は自由貿易港区だけではなく、高雄港と同様に輸出加工区も設置されている。そのため、台中港も輸出加工区と自由貿易港区が共存しながら運営されていると言ってよい。ただ、その中での役割は違っていると言ってよいよう

⁴ 日系海運会社へのヒアリング（2006 年 9 月 26 日）

⁵ 同上（2009 年 9 月 9 日）。

である。その例が、自由貿易港区に入居している（実際は認可されている）企業の業務内容を見るとわかりやすい。台中港の場合、入居している 26 社のなかで物流のみに特化している企業は 10 社である。残りの 16 社は穀物類の倉庫と物流、自動車倉庫と物流など特定の産業に限定し、その産業の物流も担っている場合が多い。一方、高雄港の場合、自由貿易港区に入居している企業はすべて物流に関係する企業のみであり、特定産業の物流を担っている企業はまったく見当たらない。このことは台中港の自由貿易港区では加工などの作業も行われている可能性があることを示している。一方、高雄港は特定の製造業と結び付いていることはなく、あくまで物流の機能のみに特化した自由貿易港区ということである。

これはすでに指摘したように、高雄港の周辺に輸出加工区があり、現在でも多くの企業がそこで生産活動をしていることが要因であろう。そのため、高雄の自由貿易港区には台中港のように一部の製造業企業と結び付いている物流業者がいらないのだと考えられる。また、輸出加工区ではそのエリア内で物資の調達ができることも、製造業企業が自由貿易港区を選択しない要因であるとも考えられる。

これら 4 港のほかに、2009 年 11 月には新たに蘇澳港が交通部によって自由貿易港区に指定された。今後グリーンエネルギー産業を中心に発展させることをうたっている。この原稿の執筆時点で、まだ正式には運用を開始していないが、おそらく 2010 年には具体的な動きがあるのではないかと考えられる。

(2) 空運での自由貿易港区

一方、空運での自由貿易港区は台湾桃園国際空港に設置されている。この空港は台湾最大の空港であり、国際空港としてもアジア有数の規模を持つ空港である。自由貿易港区に関して言うと、海運の 4 自由貿易港区とは明らかに違う特徴を持つ。それは、この自由貿易港区を民間企業に建設させ、管理させ、そして一定期間後に所有権を政府に変化させるという BOT 方式を採用したことであった。空港自体の所管は交通部民用航空局であるのに対し、自由貿易港区は違う形での経営を行ったのである。一方、他の海運の 4 自由貿易港区の主管機関は交通部の下にある各港の港務局が担ったのである⁶。この自由貿易港区の BOT は 2003 年に入札が行われ、50 年間にわたりゼネコンなどを経営している

⁶ 台北港については基隆港務局の下にある台北港分局がその役割を担っている。また、運用開始直後から 2009 年夏まではすべての自由貿易港区の所管は行政院経済建設委員会が担当していたが、それを各港務局に移管した。しかし、空運の自由貿易港区はすでに民間に経営を任せていることもあり、所管の変更は行われなかった。

遠雄グループが運用を行うことで交通部民用航空局と合意した。

現在の自由貿易港区に入居している企業数は明らかになってはいないが、運用が始まってわずか 1 年で 63 社が入居した。この時点での海運の 4 自由貿易港区に入居した企業数合計が 29 社であったことを考えると、この自由貿易港区には多くの企業が入居したといえることができる。この要因には製造業企業がおこなう加工区とフォワダーなどに代表される物流企業がおこなう物流区を明確に分けつつも、効率的に加工作業や物流（主には積替え）作業が行えたためと考えられる。また、ジャスト・イン・タイムやサプライ・チェーン・マネジメントといった効率的な物流システムを支える中心が海上輸送よりも航空輸送の方が適していることも要因といえよう。そのため、明確に加工区と物流区が分かれているこの自由貿易港区は海運の 4 港よりもより適した環境を提供したのではないかと考えられる。さらに、政府も航空貨物における積替え貨物の獲得に力を入れたため、もっともその恩恵を受けることが可能である自由貿易港区に入居する企業が増えたのだと考えられる。

ただし、ヒアリングをした限りにおいては、加工区における入居企業数が想定よりも少ない状況が続いているようである⁷。とくに、外資系の企業が少ないようである。これは、単に自由貿易港区におけるコストが高いということもあるかもしれないが、電子産業など航空貨物として輸送される製品の多くには近年の生産構造も影響しているのではないかと考えられる。つまり、これら航空貨物を利用する産業の多くの生産構造は自社で生産することもよりも委託製造（たとえば、OEM、ODM や EMS など）で行っていることが近年多い。そのため、自社生産のために、自由貿易港区に進出する必要はないのである。また、35%以上の加工をすれば、その製品は台湾製として表示することが可能である。ただし、台湾製であることが大きな売りであるということは近年少なくなってきている。そのような状況の下で、空運の自由貿易港区はどのようにして製造業企業の入居と貨物増加を図るかを考える必要があるのではないだろうか。

おわりに――自由貿易港区の課題

この自由貿易港区は港・空港にだけ適用している。しかも、海運の 3 港の場合には、自由貿易港区が設置される前にすでにその指定されたエリアのなかで企業活動を行っている場合が多かった。そのため、企業の判断で自由貿易港区にするかどうかを選択することができる。このことは、港区内での自由な流通

⁷ 遠雄自由貿易港區へのヒアリング（2009 年 9 月 11 日）。

など自由貿易港区のメリットとして考えられていることが十分に活かせていないことでもあるといえる。このようなエリアを定めて自由貿易港区を運営するのではなく、台湾全体を自由貿易港区にするべきとの意見がある。たとえば、黄文吉は台湾全体を自由貿易港区にし、「台湾自由島」にするべきと明らかにしている（黄[2008]）。

自由島とは、すべての産業において関税のない自由貿易を標榜したといえる。ただ、現状の自由貿易港区を考える場合、まず国内外の製造業企業をいかに誘致するかがまず重要であろう。自由貿易港区は港や空港の近くに設置したことで、自由貿易港区に入居している、あるいは認可されている企業の多くが物流に関係する企業になっているという現状がある。このことがかえって、物流業が自由貿易港区の中心産業になってしまい、本来自由貿易で最も恩恵を受けると考えられる製造業企業が入居しないという状況を生み出している。貿易において、効率的にモノを運ぶことが重要であることは間違いないが、そのモノを生み出す製造業企業の活動があった上での物流業の発展である。その意味で、現状の台湾における自由貿易港区は、片手落ち状態といっても良い。まずは、製造業の入居を勧めるような政策の実施がまず必要ではないかと考えられる。

【参考文献】

（日本語）

池上寛[2007]「台湾の物流拠点化政策と展望」（池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題』アジア経済研究所）。

池上寛[2008]「増加する台湾の航空貨物輸送——製造業の国際化・政府の役割・航空会社の戦略」（佐藤幸人編『台湾の企業と産業』アジア経済研究所）。

（中国語）

黄文吉[2008]「由『自由貿易區』，『經濟特區』，『自由港市』到『台灣自由島』之發展歷程」（交通部運輸研究所委託「自由貿易區(Free Trade Zone)論壇 資料集」2008年10月31日，台北）。

交通部自由貿易港主題網（<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/fp?xItem=15582&ctNode=415&mp=7> 20010年1月29日アクセス）。

行政院經濟建設委員會[2003]『挑戰 2008：國家發展重點計畫（2002－2007）』（2003年1月6日修訂版）（<http://www.cepd.gov.tw/m1.aspx?sNo=0001570&key=&ex=1&ic=0000015&cd=> 2007年6月25日アクセス）。

（英語）

ACI (Airports Council International) [2002] *World Airport Traffic Report*, Geneva:
ACI.